

Parmaalt! La città frenata da debiti e malaffare.

Il «caso Parma» è oggi una vicenda complicata da raccontare. Parlarne con misura diventa quindi fondamentale. Un solo dato: se ce ne fossimo occupati solo poco più di un anno fa, molto sarebbe stato descritto in altro modo: Parma città europea, esaltata per l'astuta linea decisionale consueta fin da antiche origini (Parma capitale ducale), incalzante verso grandi progetti e idee. Condizione frenata dai drammatici eventi giudiziari, l'anno scorso. Oggi a Parma di fatto tutto è per lo più fermo. L'augurio sincero è per una veloce, ma sana, ripresa. Gli stupefacenti cantieri, onnipresenti nelle cronache, che accompagnavano la precedente amministrazione, sono congelati, tuttavia presenti nel tessuto urbano con scheletri inoperosi. Cancellata pure la gran parte di quei concorsi grandi firme che facevano impallidire le altre città italiane: quali perizie machiavelliche adottava mai Parma, isola felix, per riuscire a organizzare tutto questo? Avere in pochi mesi un piano urbanistico redatto da Richard Burdett, consulente del sindaco di Londra, dotarsi di una stazione ferroviaria e di una vasta riqualificazione degli ampi quartieri a nord su disegno di archistar del calibro di Mbm Arquitectes, e ancora, opere dal respiro europeo progettate da grandi studi d'architettura italiani e stranieri, nuovi ponti di ardita tecnologia. Alla fine tutto è saltato. Lasciando il Comune in un oceano di debiti, commissariato fino alle prossime, imminenti, elezioni. Oggi una sintetica analisi del luogo si vizia delle cronistorie recenti. Purtroppo quest'ultime hanno minato inevitabilmente la storia. Tralasciandoci di testimoniare gli ultimi interessanti restauri urbani (come il plesso di San Francesco), alcune buone pratiche della locale Università o le volontà qua e là espresse di sostenibilità, irrisorie se confrontate alle ingenti cubature in costruzione. Contro il malaffare delle manie di grandezza perpetuato negli ultimi anni, si auspica alla città, oggi infelice prototipo d'una consuetudine tutta italiana, di rispondere con due regole: la misura e il tempo.

Il centro di una città

Il centro di Parma è un vuoto, spazio tra memorie. È Piazza della pace, che abbraccia l'enorme Pilotta. In realtà il centro/vuoto della città è anche Piazza Garibaldi, la Grande, quadrata platea Communis. Potremmo simbolicamente leggerle in relazione agli spazi agricoli che tanto hanno dato all'evoluzione della città (la Food Valley). Una corrispondenza tra elementi: la forma urbis si concretizza in dimensioni che hanno la vastità della campagna e la socialità della città.

Durante il secolo scorso forti polemiche hanno caratterizzato la storia del bel vuoto Pilotta:

discussioni nel concorso del 1964 per porvi nel centro il teatro Paganini (parteciparono tra gli altri Aymonino, Portoghesi, Rossi, Gabetti e Isola), ancora controversie nel 1973 per la ricostruzione delle sue parti distrutte (rifare com'era e dov'era la facciata di Palazzo Ducale del Bettoli). Nove anni più tardi la redazione del progetto per la sistemazione di Piazza della pace affidata a Giancarlo De Carlo è ancora accompagnata da mille polemiche. Arriva Mario Botta nel 1986: accesi confronti bloccano le fasi esecutive del progetto che viene realizzato solo nel 2001 con una sottrazione prudente, eliminando tutto ciò fosse «costruito». Si conclude in questo modo la vicenda del fortunato vuoto verde (oggi deturpato purtroppo da due altissimi piloni centrali che producono un'irreale illuminazione notturna da stadio): quasi cinquant'anni per riqualificare uno spazio pubblico. Ma alla stregua degli accadimenti recenti se questo tempo infinito fosse rimasto nella memoria delle ultime amministrazioni, avrebbe loro insegnato che la misura di una città è fatta di tempo (dedicato), di idee (buone), di ripensamenti (ragionevoli), di partecipazione cittadina (necessaria), di decisioni politiche (sagge). Il centro di una città è infatti importante. Più che mai a Parma, città radiale e concentrica, dove oggi tale centro è il frutto di un intervento «leggero» ma fortissimo, carico del coraggio del non costruire, per fare parlare la spazialità dell'esistente, come invece non è accaduto nell'attuale deturpamento irrecuperabile di Piazza della Ghiaia.

Le porte di una città

«Erano oramai usciti dalla città. Cominciavano i campi di granturco». Dino Buzzati nel 1945 avrebbe descritto così anche le aree periurbane di Parma. Oggi non più. Lottizzazioni su lottizzazioni vanno mangiando gli spazi un tempo agricoli. Di recente la giunta provinciale, con perfetto tempismo pre-elettorale, ha approvato per Parma, Comune a crescita zero, un preliminare di variante del Ptcp che introduce un tetto all'espansione urbana, fatte salve le previsioni e le infrastrutture programmate, il che significa ancora tra 1.000 e 2.000 ettari da urbanizzare. Il limite di Parma dovrebbe essere identificabile: i resti delle antiche mura e il sistema di tangenziali ne incidono il limes, ma non è così. Le nuove numerose realizzazioni abitative caratterizzate il più delle volte per i loro nomi accattivanti che ricordano i concept da «Mulino bianco» sono in realtà cemento edificato che dissolve le tradizionali cascine in mattoni. L'offerta supera una domanda abitativa sempre più in difficoltà economica. Da questa condizione si scosta l'operazione, in corso ma parzialmente frenata dalla crisi, Parma social house: un'offerta abitativa socialmente sostenibile che sta proponendo in diverse parti della città nuovi alloggi e servizi dedicati a soggetti che non riescono a concretizzare il proprio

bisogno su un mercato troppo costoso.

Parma oggi con difficoltà si sta dotando di architetture di qualità: costruzioni dal grande impatto formale prevalgono. Alla nuova edilizia residenziale infatti si aggiunge quella incontrollata e incontrollabile di centri commerciali e aree industriali deserte che erodono un territorio già stanco, proponendosi consapevolmente come segni distintivi della città. A questa si affiancano operazioni architettonicamente ambiziose, come il patinato nuovo centro ricerche Chiesi farmaceutici, un vero e proprio landmark sull'asse autostradale di accesso alla città, carico di aspettative compositive. Oppure come il nuovo cosiddetto ponte Nord, ormai ultimato, controversa opera nata su un'idea di Oriol Bohigas (uno spazio abitato dal terziario, come a Firenze Ponte Vecchio, come a Venezia Rialto). Mastodontica e costosa (più di 71 milioni a detta di alcuni, «solo» 18 a detta di altri) struttura di tre piani che collega l'Efsa (Autorità europea per la sicurezza alimentare) ai futuri spazi intorno alla ferrovia, oltrepassando un torrentello il più delle volte asciutto, con la presunzione inattuabile del transito di considerevoli quantità di utenti. Voluta come infrastruttura contemporanea, denuncia invece se lo si osserva con attenzione il suo vero status di destinazione: shopping mall (ennesimo) di una città senza misura.

About Author



[chiara_visentin](#)

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)